

Das vermeintlich unerfüllbare Ducati-Pflichtenheft wurde von den Entwicklern mit der Diavel erfüllt.



Cooler Sitzhaltung: Niedriger, bequemer Sattel, aufrechter Körper, zum hoch montierten Lenker gestreckte Arme. Einzig der Kniewinkel ist für Grossgewachsene etwas eng.



Diavel: Ein niedriger, massiver, kraftvoller und vielseitiger Töff, der Aufsehen erregt.

Genmanipulation ist ein heikles und hochaktuelles Thema. Die Meinungen darüber teilen sich; zukunftsweisend für die einen, unheimlich und unberechenbar für die anderen. Jetzt haben sich auch die Ingenieure im Ducati-Labor in Bologna (I) an diese «teuflischen Machenschaften» gewagt und die Gene unterschiedlichster Motorradgattungen zu einem neuen, erschreckenden Töff verschmelzen lassen. Im Bologneser Dialekt nennt sich der Teufel nicht Diabolo, sondern Diavel, und genau so nannten die Italiener schliesslich ihre genmanipulierte Neukonstruktion.

Pakt mit dem Teufel

Mit Rennmaschinen kann nur ein kleines Kundensegment angesprochen werden. Ducati nutzt jedoch ihr im Sport erworbenes Image intensiv auch in anderen Motorradsegmenten. Mit Erfolg, wie etwa die Monster seit bald 20 Jahren oder seit letztem Jahr auch die Multistrada 1200 beweisen. Die Ducati-Palette ist enorm in die Breite gegangen! Breit ist auch ein wesentliches Stichwort bei der neuesten Gattung, der Ducati Diavel! Ihr breiter 240er-Hinterreifen unter dem kurzen Stummelheck ist mehr als nur ein markantes optisches Ele-

ment; dem bisherigen Ruf von Breitreifen zum Trotz verspricht er Handlichkeit und Grip. Das ist nur eine der vermeintlich gegensätzlichen Eigenschaften, welche die Diavel ausmachen. Sie ist ein nacktes, stromlinienförmiges, niedriges und bequemes Lifestyle-Bike im Stil eines Cruisers, weist im Vergleich zu diesem mit 1590 mm aber einen deutlich kürzeren Radstand auf. Ihre Massen konzentrieren sich zudem weit vorne, möglichst nahe am Vorderrad, auf dem mit 49,8 Prozent denn auch das halbe Fahrzeuggewicht lastet. Das Diavel-Gewicht selbst ist die nächste Überraschung: Ducati setzte auf absoluten Leichtbau und edelste Komponenten, sodass die Diavel trotz ihrer beachtlichen Abmessungen mit 210 kg Trockengewicht konkurrenzlos leicht ausfiel.

Eine Frage des Charakters

Wie in der Power-Enduro kann dem Motor auch in der Diavel über den Bordcomputer ein anderer Charakter aufgedrückt werden. An der linken Lenkerarmatur kann zwischen dem aggressiven Sportmodus mit 162 PS, dem Touring-Modus mit derselben Maximalleistung, aber sanfterem Ansprechverhalten und dem gemässigten Modus «Urban», in dem noch 100 PS voranschrieben, gewechselt werden. Mit der Motorcharakteristik wird auch die Eingriffsstufe der DTC-Traktionskontrolle angepasst. Zwischen diesen vordefinierten Mappings kann während der Fahrt gewechselt werden. Bei Stillstand kann zudem tiefer ins Menü des Bordcomputers eingestiegen werden, und die drei hinterlegten Modi können so nach Belieben angepasst und so einfach nach den Bedürfnissen individualisiert werden. Das achtstufung einstellbare DTC wie auch das Bosch-

Kunterbunter Mix

Die Liste der Gegensätze, die die Diavel vereint, gipfelt darin, dass in der Rahmenkonstruktion aus Gitterrohr und Aluverbundteilen nicht etwa einer der gutmütigen luftgekühlten Ducati-V2 sitzt, sondern die Bologneser ihren stärksten, hypersportlichen 1200er-Testastretta aus dem Superbike verbauten. Dazu setzen die Italiener auf Ride-by-Wire, mehrere variable Motor-Map-

pings, Traktionskontrolle, Anti-Hopping-Kupplung, ABS, edelste Brembo-Bremskomponenten, Einarmschwinge, Leichtmetallräder, LED-Lichtquellen und so weiter! Nur das Beste war ihnen gut genug für ihr verrücktes Lifestyle-Bike.

Kultivierter Testastretta

Wie in der Multistrada 1200 kommt auch in der Diavel die kultiviertere Version des Superbike-V2 zum Einsatz. Gegenüber dem «Testastretta Evoluzione» wurde beim «Testastretta 11°» der Ventilüberschneidungswinkel, also die Dauer, in der Einlass- und Auslassventile gleichzeitig geöffnet sind, von 41° auf 11° der Kurbelwellenumdrehung reduziert. Daraus resultiert nicht nur ein geringerer Verbrauch, sondern in erster Linie auch eine weichere Leistungsabgabe und ein schönerer Rundlauf. In der Diavel drückt der «Testastretta 11°» dank grosszügig dimensionierter Auspuffanlage und fast armdicken Krümmern mit 162 PS gar noch 12 PS mehr ab als in der kraftvollen Reiseenduro, mit zusätzlichen 8 Nm bringt er es auf beachtliche 127,5 Nm.

TECHNISCHE DATEN

DUCATI DIAVEL (CARBON)

Antrieb
 Flüssigkeitsgekühlter V2-Viertakter, Zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen (DOHC), vier desmodromisch zwangsgesteuerte Ventile pro Zylinder. Digitales Motormanagement mit Saugrohreinspritzung, Ride by Wire, CID-Zündung, abschaltbare Traktionskontrolle (DTC), 2-1-2-Auspuffanlage, Nassumpfschmierung, Elektrostarter, Zahnradprimärtrieb, hydraulische Mehrscheiben-Nasskupplung mit Anti-hoppingvorrichtung, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kette.

Bohrung x Hub 106 x 67,9 mm
 Hubraum 1198 cm³
 Drosselklappenventil 56 mm
 Verdichtungsverhältnis 11,5:1

Leistung
 max. Leistung 162 PS (119 kW) bei 9500/min
 max. Drehmoment 13 mkg (127,5 Nm) bei 8000/min

Fahrwerk, Räder
 Stahl-Gitterrohr-Aluguss-Verbundrahmen, 50-mm-USD-Telegabel von Marzocchi, in Federvorspannung, Ein- und Auswärtsdämpfung einstellbar, Einarm-Aluschwinge, unter dem Motor liegendes, über Umlenkhebel progressiv angelenktes Sachs-Federbein, in Vorspannung, Ein- und Auswärtsdämpfung einstellbar, Federweg vorn/hinten: 120/120 mm, Leichtmetallräder (3.50 x 17, 8.00 x 17), Reifen Pirelli Diablo Rosso II, Dimensionen 120/70-17, 240/45-17.

Bremsen
 ABS (abschaltbar), 320-mm-Doppelscheibenbremse vorn, radial angeschlagene Brembo-Monobloc-Vierkolbenzangen, Hinten 265-mm-Ein Scheibenbremse, Zweikolbenzange.

Abmessungen und Gewichte
 Radstand 1590 mm
 Lenkkopfwinkel 62°
 Nachlauf 130 mm
 Sitzhöhe 770 mm
 Tankinhalt/davon Reserve 17 l/L.A.
 Trockengewicht 210 kg (207 kg)

Preise, Farben
 Fr. 23 110.- (Carbon: Fr. 27 110.-) inkl. NK u. MWST. Erhältlich ab März (Carbon: sofort) in Schwarz und Rot.

Info
 Motorimport SA, Bernstrasse Nord 202, 8064 Zürich, Tel. 044 434 87 87
www.ducati.ch

ABS lassen sich auf Wunsch sogar ganz ausschalten.

Diabolischer Breitreifen

Ducati wollte an ihrem Lifestyle-Bike einen 240er-Breitreifen mit viel Grip, gleichzeitig aber keine Abstriche bei der Handlichkeit in Kauf nehmen. Mit diesem schwer zu knackenden Punkt in der Ducati-Wunschliste wurden die Ingenieure von Pirelli konfrontiert. Und wieder kam der Teufel auf den Plan: Der Diablo Rosso II, Pirellis neuauer Zweikomponenten-Sportreifen, was genau der Richtige

Was zum Teufel ...?!

Text: Tobias Kloetzi
 Bilder: Milagro, Kloetzi

Stark, lang, niedrig, aber kein Powercruiser, unverkleidet, aber kein Naked Bike, sportlich, aber kein Sporttöff! Mit der exklusiven Diavel hat Ducati etwas Unvergleichliches konstruiert, das zu reden gibt.



Reichhaltige Informationsquellen: Cockpit am Lenker und Computerdisplay auf dem Tank.



Clever: Die Sozium-Fussrasten lassen sich wie ein Seitenständer ausklappen, der Haltegriff kann unter der Sitzbank ausgefahren werden.

für die Power-Ducati. Also konstruierten die Italiener eine 240er-Version davon, dabei verwendeten sie im Gegensatz zu bisherigen Breitreifen aber nicht eine 18-Zoll-Felge, sondern setzten bei gleichbleibendem Radumfang auf die Dimension 17 Zoll. Dadurch fiel die Kontur des Reifens deutlich spitzer aus, was, vergleichbar etwa mit den im Sport verwendeten 16,5-Zoll-Reifen, bessere Handlichkeit und dank grosser Auflagefläche in Schräglage auch mehr Grip verspricht. Davon lassen wir uns gerne überraschen!

Der Teufel lädt zum Tanz

An der Präsentation in Andalusien (E) steht vor dem Hotel eine Reihe der teuflischen Ducati zum Test bereit. Es sind ausschliesslich die edleren, 4000 Franken teureren Ducati Diavel Carbon. Die sind mit geschmiedeten und anschlüssend noch gefrästen Marchesini-Felgen,

DLC-beschichteter Telegabel sowie Tankverkleidungen, Soziussitzabdeckung und Vorderradkotflügel aus Karbon noch exklusiver und mit trocken 207 kg nochmals 3 kg leichter. Noch immer weiss ich nicht so recht, was mich wohl erwartet, wo ich die Diavel einordnen soll. Ducati verspricht, sie sei ganz anders als alles Bisherige. Die Sitzposition ist mit 770 mm angenehm niedrig. Aufrecht sitze ich in der ausgeprägten Sitzmulde, die Arme strecken sich über den langen Tank zum hoch montierten, breiten Alulenker. Einen Zündschlüssel gibt es an der Diavel nicht. Am Transponder in meiner Jackentasche befindet sich zwar ein Schlüssel, dieser dient aber lediglich zum Entriegeln des Tankdeckels und zur Demontage der Sitzbank. Per Knopfdruck startet der Bordcomputer, begleitet von einem etwa 3-sekündi-

gen Mäusekino auf dem Digitaltacho wie auch dem Farbdisplay auf dem Tank. Auf diesem Display steht gerade «Touring», «162 HP low» und «DTC 3»; die Ducati-Crew hat für mich also den Touring-Modus mit voller Leistung sowie niedriger Aggressivitätsstufe vorgewählt und die Traktionskontrolle auf Stufe 3 eingestellt – lassen wir es vorerst dabei. Den Killswitcher nach oben geschoben, kommt der Startknopf zum Vorschein, und nach dessen Betätigung grollt mir der 1200er-V2 lautstark mit faszinierendem Stakkato entgegen. Los gehts!

Teuflicher Ritt

Dank einem Servo-Mechanismus, welcher unter Last die Kupplungscheiben zusätzlich zusammenrückt, konnten trotz satter Leistung weiche Kupplungsfedern verwendet werden. So verlangt die Kupplungsbetätigung am einstellbaren Hand-

hebel vergleichsweise wenig Kraft, der Kraftschluss ist sauber dosierbar. Der Lenkeinschlag fiel grösser als an den meisten Ducati aus, sodass auf engem Raum gewendet werden kann. Bei langsamer Geschwindigkeit fühlt sich das Handling mit dem etwas längeren Radstand und dem breiten Hinterrreifen noch etwas gewöhnungsbedürftig an. Mit zunehmendem Tempo kommt das Fahrverhalten dem eines Naked Bikes jedoch immer näher und wird schliesslich völlig unproblematisch, der 240er-Schläppen beeinträchtigt die Fahrdynamik tatsächlich kaum. Leicht und fast ohne Kraftaufwand lässt sich die Diavel abwinkeln, kennt kaum Aufstellmoment und sträubt sich selbst in schnellen Kurvenwechseln nicht. Verblüfft nehme ich zur Kenntnis, dass so Unbeschwertes nun auch mit einem Breitreifen möglich ist! Erstaunlich rund läuft auch der Teststretta 11°; er beschleunigt bereits ab gut 2000/min ohne zu hacken, problemlos kann tieftourig, gemütlich und bequem gecruist werden. Auf kurzen Zwischengeraden lässt sich die Diavel auf Wunsch mit ihrem enormen Schub in die nächste Bremszone katapultieren. In der ausgeprägten Sitzmulde ist



Am kurzen Heck leuchten rot die Teufelshörner der Diavel. Teufisch auch die möglichen Schräglagen.

der Fahrer gut nach hinten abgestützt, sodass seine Arme nicht übermässig lang gezogen werden. Im Stop-and-go-Verkehr habe ich Zeit, mich der Elektronik zu widmen. Über einen längeren Druck am Blinkerrückstellknopf steige ich ins Menü zur Wahl der vordefinierten Mappings ein. Auf «Sport» hängt der V2 deutlich aggressiver am Gas, im niedrigen Gang kann die Geschwindigkeit kaum konstant gehalten werden. Gehört dies zum momentanen Anforderungsprofil, ist innert 3 Sekunden der Urban-Modus angewählt, in dem noch 100 PS anstehen und sich der Motor deutlich gutmütiger zeigt. Er verfügt so über angenehme Cruiser-Qualitäten, es geht deutlich weniger hektisch, entspannt, aber bei Bedarf immer noch kraftvoll zur Sache. Was mich auf den eher rutschigen Strassen in Meeresnähe stört, ist, dass die Traktionskontrolle die Leistung immer wieder früh und recht abrupt kappt. Also steige ich tiefer ins Bedienermenü ein und schalte das DTC komplett aus. Trotz beherztem Dreh am Gasgriff dreht das Hinterrad auch auf rutschigem Asphalt, bei vollem Leistungseinsatz, nie lange durch, stattdessen beschleunigt die Diavel bald brachial und zieht ohne DTC im Wheelie davon. Der breite Sportreifen baut eine unglaubliche Traktion auf. Versetzt das Heck bei langsamen Tempi doch einmal leicht, so ist dies dank niedriger Sitzposition weit hinten leicht im Zaum zu halten.

Auf «Teufel komm raus»

In meist weiten Radien windet sich die Strasse auf die andalusische Hochebene. Hier fühle ich mich mit der Fahr-

hilfe der DTC-Stufe 1 sicherer, schliesslich will ich nun etwas über die Sportlichkeit der Diavel erfahren. Auch in schnellen Kurven untersteuert sie trotz 120er-Vorderreifen und doppelt so breitem 240er-Gummi hinten überraschend wenig. Ganz so eng wie ein Sportler will sie mit dem weit aussermittigen Aufstandspunkt des Hinterradreifens in Schräglage allerdings nicht um die Kurven ziehen. An diesen Umstand einmal gewöhnt, begeistert die Duc immer mehr. Unbeschwert lässt sie sich kraftvoll aus den Kurven beschleunigen, wobei sich die breite Auflagefläche des Diabolo II im Boden verkrallt und für grandiosen Vortrieb sorgt. Das bei höheren Tempi sehr fein und kaum spürbar regelnde DTC befreit dabei von unnötiger Zurückhaltung, das Gas kann bereits in tiefer Schräglage voll geöffnet werden. Die möglichen Schräglagen selbst sind erstaunlich: Auch bei zügiger Gangart kratzt noch nichts. Mit fortschreitendem Vertrauen streifen dann zuerst die Schuhe über den Asphalt. Werden sie mit den Fussballen auf den Rasten platziert, muss radikal abgewinkelt werden, bis das Metall der Rasten über den Asphalt kratzt. Ducati spricht von 41° Schräglagenfreiheit. Die Diavel kann im Gegensatz zu herkömmlichen Powercruisern also richtig sportlich-rasant bewegt werden. Dabei vermittelt sie ein sicheres Fahrgefühl und glänzt mit stabiler Strassenlage, nie kommt Unruhe auf. Wegen der tiefen Sitzposition weit hinten vermisse ich auf der letzten Rille lediglich ein klares Feedback vom Vorderrad. Die radialen Brembo-Bremsen verwöhnten im Unterland bereits mit guter Dosierbarkeit,

hier beweisen sie aber auch, dass sie in den jeweils überraschend schnell nahenden Bremszonen ohne grossen Kraftaufwand auch radikal zubeissen können und das Geschoss dank unauffälligem ABS wieder sicher verzögern.

Spektakuläre neue Welt

Die Diavel ist einzigartig und schier unvergleichlich. Ursprünglich war ich versucht, sie mit dem klassischen Powercruiser von Yamaha, der Vmax, zu vergleichen, doch die Japanerin bringt rund 70 kg mehr auf die Waage, ist bei Weitem nicht so agil und schon gar nicht so vielseitig. Die Harley-Davidson V-Rod ist im Vergleich zur Diavel sowieso ein Heavy Duty Long Vehicle. Hatte Ducati vor einem Jahr mit der Multistrada bereits für grosses Aufsehen gesorgt, wiederholen die Italiener dies mit der Diavel. Ihr Charakter und Einsatzzweck lässt sich beliebig verändern und reicht vom edlen Vorzeigepowercruiser bis zum aussergewöhnlichen Sportbike. Für Aufsehen sorgt sie überall und exklusiv ist sie sowieso, das belegt nicht nur der satte Preis ab 22.990 Franken, sondern auch die vielen edlen Komponenten und die Vielzahl feiner technischer Lösungen. ■

AUF EINEN BLICK

DUCATI DIAVEL	
In der Stadt	★★★★
Auf grosser Tour	★★★★
Sportlich fahren	★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★
Emotionen	★★★★

Tobias Kloetzli, PS-Junkie



Fazit

Die Ducati Diavel ist ein bequemer Power-Cruiser, beweist auf der Passstrasse aber gleichzeitig eine völlig überraschende Sportlichkeit. Sie ist ein edles Hightech-Powerbike mit erstaunlich vielseitigem Charaktermotor. Der 240er-Pirelli-Reifen wie auch die Diavel selbst haben die Wege zu einer neuen Cruiser-Generation gebönet. Die Diavel ist ein technischer Leckerbissen, optisch etwas ganz Neues. Design ist Geschmackssache und die Diavel muss nicht allen gefallen, als Blickfang wirkt sie aber definitiv für jedermann.



In Schwarz lässt sich die Diavel kaum von der Diavel Carbon unterscheiden.



Bei der roten Diavel bleiben im Gegensatz zur Diavel Carbon die gebürsteten Alublenden unlackiert.